

PHỤ LỤC I

(Ban hành kèm theo Thông tư số /2023/TT-BGTVT ngày tháng năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Mã báo cáo	Tên mẫu
Mẫu số 5.1.2	Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot đã được xác nhận
Mẫu số 5.1.5	Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử
Mẫu số 5.1.6	Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay
Mẫu số 5.2.1	Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay đi

Mẫu số 5.1.2. Báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Thời hạn gửi báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Giờ SOBT	Tình trạng trùng khớp slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) (10)-(8)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	10:10	Trùng khớp	
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	07:05	Không trùng khớp	
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	10:45	Không trùng khớp	
4	CD234	CD	...	ARR	QT						...			
...									

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN BIỂU MẪU 5.1.2

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng slot: “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến và tình trạng trùng khớp slot; báo cáo số liệu chi tiết theo kỳ báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo tới Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam.

- Giải thích thuật ngữ:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyển đi/chuyển đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyển đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “ND” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”, nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (cột 10) với slot được xác nhận (cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “Đúng slot”, “Sai Slot” và “Không sử dụng”.

+ Giờ SOBT (Cột 13): là thời gian khởi hành dự kiến trong lịch khai thác ngày của hãng hàng không.

❖ “Đúng slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Sai slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được

xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Không sử dụng” là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Tình trạng trùng khớp slot (Cột 14): là kết quả so sánh sự trùng khớp giữa giờ SOBT (Cột 13) và giờ slot được xác nhận (Cột 8) (hiệu số giữa giờ SOBT và giờ Slot được xác nhận bằng 0) được xác định gồm 03 tình trạng là “Trùng khớp”, “Không trùng khớp” và “Không sử dụng”).

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 15): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

Ví dụ về đúng slot: chuyến nội địa AB123 giờ AOBT 10:15, giờ slot được xác nhận 10:10, chênh lệch 00:05, tình trạng slot là “Đúng slot”.

Ví dụ về sai slot: chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất CD123, giờ AOBT 10:50, giờ slot được xác nhận 09:45, chênh lệch 01:05 (65 phút) nên tình trạng slot là “Sai slot”; chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất DE234 giờ AOBT 10:10, giờ slot được xác nhận 08:05, chênh lệch 02:05 (125 phút) nên tình trạng slot là “Sai slot”.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng excel;

+ Thời gian được định dạng: giờ:phút (hh:ss). Ví dụ: chuyến bay AB123 giờ slot được xác nhận 10:15, giờ AOBT 10:20.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không, Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế về Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử (Email: giamsatslot@caa.gov.vn). Các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ email để gửi báo cáo.

e) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 05 hàng tháng báo cáo số liệu cho 01 tháng trước, báo cáo số liệu chi tiết cộng dồn khi đến kỳ báo cáo.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo trong lịch bay mùa theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Dữ liệu giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 9) được người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống của cảng hàng không vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước.

- Dữ liệu slot được xác nhận tại Cột 8, người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước.

- Lưu ý người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được chốt sau 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.2.

Mẫu số 5.1.5. Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:
6. Biểu mẫu báo cáo

6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot chuyến đi, đến để trả lịch sử

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/ Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10)-(8)	(12)	(13)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	1
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	1
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	1
4	CD234	CD	...	ARR	QT						...	
...							

6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot thực hiện	Tổng số slot thực hiện đúng	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot thực hiện đúng/Tổng số slot được xác nhận
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)=(9)/(8)	(12)=(10)/(8)
1	AB123	HANSGN	1	29MAR24	01JUN24	11:30	10	8	5	80%	50%
2	AB123	HANSGN	1	07JUN24	11JUL24	15:35	5	3	3	60%	60%
3	AB123	HANSGN	1	06JUL24	24OCT24	08:50	16	15	14	94%	88%
4	AB123	HANSGN	3	01APR24	27MAY24	14:40	9	9	8	100%	89%
5	AB123	HANSGN	3	03JUN24	24OCT24	12:20	21	20	18	95%	86%
6	AB123	HANSGN	4	29MAR24	24OCT24	03:20	30	27	25	90%	83%
...											

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.5

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot được xác nhận tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 của Thông tư này. “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” của các chuyến bay quốc tế và nội địa (lập thành 02 bảng) gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến”;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu chuyến bay đi “Đúng slot” tổng hợp mùa lịch bay theo các tiêu chí: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) và được chia thành 02 bảng chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay đến theo mục “6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến”.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot chuyến đi, đến để trả lịch sử”

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE, JL..

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/Nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”, nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm

quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (cột 10) với slot được xác nhận (cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “Đúng slot”, “Sai Slot” và “Không sử dụng”.

❖ “Đúng slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Sai slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Không sử dụng” là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục “6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyên đi, đến”:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: AB234.

+ Chặng bay (Cột 3): là chặng bay đi, đến tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Ngày khai thác (Cột 4): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot: (Cột 5) là ngày bắt đầu chuỗi slot xác nhận được xác nhận và Cột (6) là ngày kết thúc chuỗi slot xác nhận được xác nhận trong lịch bay mùa.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 7): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương. Vào ngày cơ sở tính slot lịch sử, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp dữ liệu cho người khai thác cảng hàng không, sân bay.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 8): là tổng số slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot (bao gồm chuỗi slot được chốt tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử) của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot thực hiện (Cột 9): là tổng số slot được hãng hàng không sử dụng theo từng DAY trong TUẦN (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày 20/8 với lịch bay mùa Hè và đến ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot thực hiện đúng (Cột 10): là tổng số slot thực hiện đúng theo từng số hiệu chuyến bay theo từng DAY trong TUẦN (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

+ Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận (Cột 11): là tỷ lệ % được tính bằng tổng số slot thực hiện theo từng DAY trong TUẦN/Tổng số slot trong giai đoạn được xác nhận theo từng DAY trong TUẦN của mỗi mùa lịch bay (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

+ Tỷ lệ slot thực hiện đúng/Tổng số slot được xác nhận (Cột 12): là tỷ lệ % được tính bằng tổng số slot thực hiện đúng theo từng DAY trong TUẦN/Tổng số slot trong giai đoạn được xác nhận theo từng DAY trong TUẦN của mỗi mùa lịch bay (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng Excel.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR24.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hòm thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn.

e) Thời hạn gửi báo cáo: tổng hợp báo cáo cả mùa trước 10 ngày so với ngày thông báo slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: tổng hợp theo mỗi mùa slot (mùa Đông/mùa Hè).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Tổng số slot chuỗi được xác nhận:

+ Cục Hàng không Việt Nam cung cấp tại ngày cơ sở tính slot lịch sử.

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất các chuỗi slot hình thành sau HBD (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) vào 20/8 đối với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

- Tổng số slot thực hiện: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tuần báo cáo. Dữ liệu chốt và chiết xuất đến ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông.

- Tổng số slot thực hiện đúng: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tuần báo cáo và tổng hợp theo lịch bay mùa. Dữ liệu chốt vào ngày cuối cùng là ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và vào ngày cuối cùng của lịch bay mùa đông.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ báo cáo và được 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.5

Mẫu số 5.1.6. Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:
6. Biểu mẫu báo cáo

6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10)-(8)	(12)	(13)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	1
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	1
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	1
4	CD234	CD	SGNVCS	ARR	QT	01APR24	03:45	3			Không sử dụng	1

6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến:

6.2.1. Các chuyến bay đi, đến không sử dụng slot liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)=(9)/(8)	(12)=(10)/(8)	(13)=(10)/(8)	(14)	(15)
1	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	6	6	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi
3	AB234	SGNHAN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	6	6	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
4	AB243	SGNHAN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi

6.2.2. Các chuyến bay đi sử dụng slot không đúng liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot sử dụng slot không đúng liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)=(9)/(8)	(12)=(10)/(8)	(13)=(10)/(8)	(14)	(15)
1	AB123	HANSGN1			29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	8	8	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB234	HANSGN1			29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi
3	...													

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.6

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot được xác nhận tại ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD) và chuỗi slot hình thành sau HBD (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 Thông tư này: “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” của các chuyến bay quốc tế và nội địa (lập thành 02 bảng) gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến”;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay đi, đến theo mục 6.2. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến* để xác định chuỗi slot bị thu hồi theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 Thông tư này: tổng hợp hàng tháng và cộng dồn của mùa lịch bay theo các tiêu chí “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” liên tục: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) và được chia thành 02 bảng chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát

chuỗi slot đi, đến”:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể.
Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không.
Ví dụ: VN, VJ, KE...

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến/đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến bay đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “ND” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”, nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 8): là tổng số slot của chuỗi được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (cột 10) với slot được xác nhận (cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “Đúng slot”, “Sai Slot” và “Không sử dụng”.

❖ “Đúng slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Sai slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và

120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Không sử dụng” là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần-DOW (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục 6.2.1. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến không sử dụng liên lục:*

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: AB234.

+ Chặng bay (Cột 3): là chặng bay đến/đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Ngày khai thác (Cột 4): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

+ Chuyến bay đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot: (Cột 6) là ngày bắt đầu chuỗi slot xác nhận được xác nhận và Cột (7) là ngày kết thúc chuỗi slot xác nhận được xác nhận trong lịch bay mùa.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot (bao gồm chuỗi slot được chốt tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử) của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 9): là tổng số slot theo từng DAY trong TUẦN với số hiệu chuyến bay và chặng bay cụ thể được thống kê từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo (Cột 10): là tổng số slot được hãng hàng không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ trước kỳ báo cáo.

+ Tổng số slot không sử dụng liên tục kỳ báo cáo (Cột 11): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo và cộng dồn đến thời điểm báo cáo từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot không thực hiện hoặc sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 12): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot không thực hiện kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận (Cột 13): là thương số giữa slot không sử dụng liên tục kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot không thực hiện thực hiện liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận (Cột 14): là thương số giữa slot không thực hiện liên tục cộng dồn đến kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Kết quả Cột (15): ghi nhận kết quả “Thu hồi” hoặc “Chưa thu hồi” theo các tiêu chí quy định khoản 1 và 2 Điều 92 của Thông tư này.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục 6.2.2. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi sử dụng không đúng liên tục:*

+ Các cột từ (Cột 2) đến (Cột 9) và (Cột 15) áp dụng giống nội dung giải thích như mục 6.2.1 đối với chuyến bay đi.

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục của kỳ trước báo cáo (Cột 10): là tổng số slot đi được hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ trước kỳ báo cáo.

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo (Cột 11): là tổng số slot đi mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo và cộng dồn đến thời điểm báo cáo từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 12): là tổng số slot đi mà hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục liên tục theo từng DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận (Cột 13): là thương số giữa slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận (Cột 14): là thương số giữa slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn đến

kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng excel.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR24.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hòm thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn.

e) Thời hạn gửi báo cáo: tổng hợp báo cáo ngày 10 hàng tháng.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: hàng tháng.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Tổng số slot chuỗi được xác nhận: người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất chuỗi slot các chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử vào 15:00 ngày 02 hàng tháng từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và cộng thêm các chuỗi slot được Cục Hàng không Việt Nam cung cấp tại ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD).

- Tổng số slot thực hiện: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Tổng số slot thực hiện đúng: là số slot thực hiện đúng từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Tổng số slot thực hiện không đúng: là số slot thực hiện không đúng từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo cần lưu ý:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được chốt vào 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 23:55 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi

dữ liệu từ 17:00 đến 23:55 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.6.

Mẫu số 5.2. Mẫu báo cáo của Cảng vụ hàng không**Mẫu số 5.2.1. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay đi**

1. Đơn vị báo cáo:

2. Cơ quan nhận báo cáo:

3. Ngày báo cáo:

4. Kỳ báo cáo:

5. Cảng hàng không:

STT	Hãng hàng không	Tổng slot được xác nhận	Đúng slot	Tỷ lệ đúng slot (%)	Sai slot	Tỷ lệ sai slot (%)	Không sử dụng	Tỷ lệ không dùng (%)	Tỷ lệ sử dụng (%)	Tỷ lệ slot trùng khớp trong Lịch khai thác ngày (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4)/(3)	(6)	(7)=(6)/(3)	(8)	(9)=(8)/(3)	(10)=100%-(9)	(11)
1	VN									
2	VJ									
3	QH									
4	BL									
5	OV									
6	VU									
	Tổng									

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.2.1

a) Tên báo cáo: Báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay đi.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Sau khi nhận được báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận (Mẫu số 5.1.2) của người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không tổng hợp kết quả hiện thực của các chuyến bay đi của từng hãng hàng không để xác định số lượng và tỷ lệ % thực hiện slot: “Đúng slot”, “sai slot”, “không sử dụng” và tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch khai thác được người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không được báo cáo số liệu.

- Giải thích thuật ngữ:

+ Hãng hàng không (Cột 2): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không.
Ví dụ: VN, VJ...

+ Tổng slot được xác nhận (Cột 3): là tổng số slot của hãng hàng không được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận. Cảng vụ hàng không lấy dữ liệu slot từ phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

+ Đúng slot (Cột 4): là tổng số slot sử dụng đúng của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ đúng slot (Cột 5): tỷ lệ sử dụng đúng là thương số của tổng số slot sử dụng đúng (Cột 4)/tổng số slot được xác nhận (Cột 3).

+ Sai slot (Cột 6): là tổng số slot sử dụng sai của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ sai slot (Cột 7): là thương số của tổng số slot sử dụng sai của hãng hàng không (Cột 6)/Tổng số slot được xác nhận của hãng hàng không (Cột 3).

+ Không sử dụng slot (Cột 8): là tổng số slot không sử dụng của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ không dùng (Cột 9): là thương số của tổng số slot không sử dụng của hãng hàng không (Cột 8)/Tổng số slot được xác nhận của hãng hàng không (Cột 3).

+ Tỷ lệ sử dụng (Cột 10): là hiệu số giữa 100% và tỷ lệ không dùng (Cột 9)

+ Tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch khai thác ngày (Cột 11): là thương số giữa tổng số chuyến bay có giờ SOBT trong lịch khai thác ngày của hãng hàng không trùng khớp với chuỗi slot được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận/Tổng số slot được xác nhận của kỳ báo cáo.

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng excel.

c) Đối tượng thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không gửi báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn.

e) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 07 hàng tháng báo cáo số liệu cho tháng trước.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: hàng tháng.

Báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ ngày 01 đến 23 giờ 59 ngày cuối cùng của tháng trong mùa lịch bay. Ví dụ: báo cáo số liệu tháng 8 từ 00 giờ ngày 01/8/2024 đến 23 giờ 59 phút ngày 31/8/2024 trong lịch bay mùa Hè năm 2021. Thời gian được tính theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Số liệu thực hiện đúng slot, sai slot, không sử dụng slot của từng hãng hàng không của chuyến bay nội địa của tháng báo cáo được chốt và chiết xuất từ báo cáo sử dụng slot của cảng vụ hàng không vào 15:00 ngày 05 hàng tháng từ báo cáo sử dụng slot tại Mẫu số 5.1.2 cho số liệu của tháng trước liền kề.

- Số liệu slot được xác nhận của chuyến bay nội địa của từng hãng hàng không

được chốt và chiết xuất từ phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho số liệu của tháng trước liền kề.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được 15:00 hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.2.1.